

ALGUNAS CUESTIONES DE RESPONSABILIDAD EN LA LEY
14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACION MARITIMA

SOME QUESTIONS OR RESPONSIBILITY IN THE LAW 14/2014, OF
JULY 24, OF MARITIME NAVIGATION

Actualidad Jurídica Iberoamericana, núm. 3, agosto 2015, pp. 471-478.

Fecha entrega: 30/06/2015
Fecha aceptación: 15/07/2015

Dra. ESTHER ALGARRA PRATS
Profesora Titular de Derecho Civil
Universidad de Alicante
e.algarra@ua.es

RESUMEN: La Ley española de Navegación Marítima ha reformado ampliamente el Derecho marítimo español, regulando prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto públicos como privados. El presente trabajo aborda algunos supuestos de responsabilidad que pueden plantearse en el ámbito de la navegación marítima y que el legislador español ha recogido en esta Ley.

PALABRAS CLAVE: navegación marítima, responsabilidad.

ABSTRACT: The spanish Law of Maritime Navigation has reformed widely the spanish Maritime Law, regulatin practically all the aspects of the navigation, both public and privates. This paper approaches some suppositions of responsibility that can appear in the maritime navigation and that the spanish legislator has gathered in this Law.

KEY WORDS: maritime navigation, responsibility.

SUMARIO: 1. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.- 2. Responsabilidad del constructor en el contrato de construcción naval.- 3. Responsabilidad del armador.- 4. Responsabilidad del porteador.

1. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE nº 180, de 25 de julio de 2014) ha llevado a cabo una amplia reforma del Derecho marítimo español, contemplando todos sus aspectos, como la propia Ley indica en su preámbulo. En este sentido, la Ley pretende ser una norma integral sobre la materia, incluyendo prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto públicos como privados. Dentro de estos últimos, nos interesa destacar el tratamiento de algunas cuestiones de responsabilidad que aborda la ley, que será el objeto del presente comentario, con el fin de ofrecer al lector una visión, somera y descriptiva, de algunos de esos distintos supuestos de responsabilidad que pueden plantearse en el ámbito de la navegación marítima y que el legislador español ha recogido en esta Ley.

Antes de entrar propiamente en materia, cabe señalar que la Ley de Navegación Marítima es una ley considerablemente larga (consta de 524 artículos, diez disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y doce disposiciones finales) y con un objeto y ámbito de aplicación también extensos. El objeto de la ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima, considerando como tal no sólo la navegación que se realiza por las aguas del mar, sino también la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, si bien en estos casos, sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas y en los tramos navegables de los ríos, hasta donde existan puertos de interés general (art. 1). La ley no se aplica a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa (art. 2). En cuanto a su estructura, la Ley consta de un Título Preliminar, donde se contienen disposiciones generales, y diez Títulos que se ocupan de la ordenación administrativa de la navegación (arts. 4 a 55), de los vehículos de la navegación (arts. 56 a 144), de los sujetos de la navegación (arts. 145 a 187), de los contratos de utilización del buque (arts. 188 a 313), de los contratos auxiliares de la navegación (arts. 314 a 338), de los accidentes de la navegación (arts. 339 a 391), de la limitación de la responsabilidad (arts. 392 a 405), del contrato de seguro marítimo (arts. 406 a 467), especialidades procesales (arts. 468 a 500) y certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo (arts. 501 a 524). De todo este amplio contenido, nos detendremos en este trabajo sólo en la regulación de la responsabilidad del constructor, dentro del contrato de construcción naval; la

responsabilidad del armador, como sujeto de la navegación, y en la regulación de los contratos de utilización del buque y contratos auxiliares de la navegación; y la responsabilidad del porteador. La responsabilidad del armador en los accidentes de la navegación, especialmente, en los casos de abordaje y responsabilidad por contaminación, será objeto de tratamiento en un trabajo posterior.

2. Por el contrato de construcción naval una parte encarga a otra la construcción de un buque, a cambio de un precio. Los materiales podrán ser aportados, en todo o en parte, por cualquiera de los contratantes (art. 108). La regulación del contrato de construcción naval se aplica no sólo a los buques definidos en el art. 56, sino también a las embarcaciones y artefactos navales, definidos en los arts. 57 y 58 (art. 116). Las normas que la Ley dedica al contrato de construcción naval tienen un claro carácter supletorio, pues sólo serán aplicables en defecto de pacto libremente convenido por las partes, con una excepción, que es, precisamente la referida a la exoneración de la responsabilidad del constructor por dolo o culpa grave, como veremos.

La Ley se ocupa de regular la obligación de entrega y recepción del buque, señalando, a lo que aquí especialmente interesa, que el retraso culpable en la entrega del buque que supere los treinta días dará lugar a la indemnización de perjuicios si la demora fuera irrazonable y que en caso de incumplimiento de la obligación de recepción, el comitente estará obligado a indemnizar los daños y perjuicios pactados en el contrato o, en su defecto, los que se hayan efectivamente producido (art. 112). El art. 113 se ocupa de la responsabilidad del constructor, señalando que el constructor deberá subsanar los defectos del buque que no fueran manifiestos o que no hubieran podido apreciarse razonablemente durante la construcción o en el momento de la entrega, siempre que sean denunciados dentro del año siguiente a ésta; esta obligación no se extenderá a los vicios que sean consecuencia de la mala calidad o inadecuado diseño de los materiales o elementos aportados por el comitente. Esta regulación no excluye la obligación del constructor de indemnizar daños y perjuicios, si procede, salvo pacto en contrario; no obstante, como fue señalado, no cabe la exoneración de la responsabilidad del constructor por defectos del buque en caso de dolo o culpa grave del constructor, siendo ésta una norma imperativa, que no admite pacto en contrario. Cabe señalar, finalmente, que las acciones nacidas por incumplimiento del contrato de construcción por el constructor prescribirán a los tres años de la entrega del buque (art. 115).

3. A los efectos de la Ley, el armador es quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus

dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad. En caso de condominio, la condición de armador recaerá en cada uno de los condóminos, sin perjuicio de su derecho a nombrar un administrador (art. 145). El armador no propietario podrá inscribir dicha condición en el Registro de Bienes Muebles y el propietario del buque está facultado para solicitar la inscripción del armador no propietario (art. 147). La ley contiene una serie de presunciones de la condición de armador (art. 148): 1.- A falta de inscripción en otro sentido, se considerará armador al propietario que figure inscrito en el Registro de Bienes Muebles; esta presunción admite prueba en contrario, pero no perjudicará al tercero de buena fe. 2.- En el caso de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente a la navegación deportiva o de recreo, a falta de inscripción en otro sentido, se considerará armador a la persona que aparezca como dueño en el Registro de Bienes Mueble, o en su defecto, en el Registro de Buques y Empresas Navieras, sin que se admita prueba en contrario. 3.- Si el buque o la embarcación no estuvieran ni inscritos ni matriculados, se considerará armador a su propietario.

La Ley regula la responsabilidad del armador al tratar de los sujetos de la navegación, en la regulación del contrato de remolque y de los contratos auxiliares de la navegación y al tratar de los accidentes de la navegación (este último supuesto, como se ha señalado, será objeto de tratamiento en un trabajo posterior). El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el Título VII (art. 149). La dotación es el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros (art. 156); dentro de la dotación, tiene especial relevancia la figura del capitán, que ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación, y representa a bordo la autoridad pública (art. 171). Corresponde al armador el nombramiento y cese del capitán, dada la especial relación de confianza (art. 172) y la asunción de responsabilidad por parte del armador de las acciones y omisiones del capitán, así como de las obligaciones contraídas por éste, pues el capitán ostenta la representación del armador para contraer por su cuenta cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque, quedando obligado el armador, si bien quedando a salvo la responsabilidad del capitán frente al armador por los actos y contratos que el capitán haya realizado contraviniendo las instrucciones dadas por el armador (art. 185).

En el contrato de remolque, en el que el armador de un buque se obliga a cambio de un precio a realizar la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, embarcación o artefacto, o a colaborar para las maniobras del

buque remolcado o su acompañamiento o puesta a disposición (art. 301), los armadores de cada uno de los buques serán responsables de los daños causados al otro como consecuencia de la negligencia en el cumplimiento de las prestaciones que incumben a cada uno de ellos. Respecto a terceros, la Ley recoge la responsabilidad solidaria de ambos armadores por los daños causados por el tren de remolque, salvo que alguno de los armadores pruebe que tales daños no derivan de causas imputables a su elemento en el tren de remolque. Se señala también que en todo caso procederá el derecho de repetición entre armadores atendiendo a su grado de culpa respectivo (art. 304).

Dentro de los contratos auxiliares de la navegación (contrato de gestión naval, contrato de consignación de buques, contrato de practicaje y contrato de manipulación portuaria), destacamos los supuestos en los que la Ley regula la responsabilidad solidaria del armador con los sujetos que intervienen en dichos contratos, por los daños causados. Así, en el contrato de gestión naval, en virtud del cual el gestor se compromete a gestionar por cuenta y nombre del armador todos o algunos de los aspectos implicados en la explotación del buque (art. 314), el gestor responderá solidariamente con el armador de los daños y perjuicios que se causen extracontractualmente a terceros como consecuencia de los actos del gestor o de sus dependientes, sin perjuicio del derecho de ambos a limitar la responsabilidad en los términos establecidos en la Ley (art. 318). En el contrato de practicaje, en virtud del cual el práctico se obliga a asesorar al capitán en la realización de las operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias y adyacentes (art. 325), de los daños y accidentes causados al buque o a terceros durante la ejecución del practicaje, responde el práctico si se deben a inexactitud u omisión en su asesoramiento, sin perjuicio de la concurrencia de culpa cuando el capitán haya incurrido en error o negligencia al seguir las instrucciones recibidas. De los daños causados imputables exclusivamente al práctico, responderá éste; de los daños causados por culpa compartida responderán solidariamente, además, el capitán y el armador (art. 328). Como ya vimos, el armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y en este caso concreto, la Ley no hace más que aplicar la regla.

4. Dentro de la regulación de los contratos de utilización del buque, la Ley regula el contrato de fletamento y el contrato de pasaje, estableciendo en ambos casos el régimen de responsabilidad del porteador. El contrato de fletamento es un contrato de transporte marítimo de mercancías, por el que el porteador se obliga a transportar por mar mercancías, a cambio del pago de un flete, y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino (art. 203). Centrando nuestra atención en la responsabilidad del porteador, cabe

destacar las siguientes cuestiones, reguladas en la Ley. 1.- El porteador responderá de los perjuicios sufridos por el fletador si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida debido a culpa del porteador (art. 214). 2.- El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por el retraso injustificado en emprender el viaje (art. 221). 3.- El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por desviar el buque de la ruta pactada o en su defecto, de la más adecuada según las circunstancias; no obstante, cesa su responsabilidad si la desviación se produce para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada (art. 222). 4.- El porteador responde por la pérdida o daño que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción de su deber de custodia (art. 223); el porteador también responde del retraso en la entrega de las mercancías; estas obligaciones, y la consiguiente responsabilidad por su incumplimiento, tienen una detallada regulación en la Ley, como veremos de inmediato.

El régimen de responsabilidad del porteador por pérdida o daños en las mercancías o retraso en su entrega se aplica imperativamente a todo contrato de transporte marítimo (art. 277); es, pues, un régimen de Derecho necesario, inderogable por las partes, sin que tengan efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular la responsabilidad del porteador en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías; no obstante, se admite que si las cláusulas están pactadas en el contrato de fletamento y no impliquen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, puedan tener valor en las relaciones entre porteador y fletador, pero exclusivamente entre ellos, sin que puedan oponerse al destinatario de la mercancía que sea persona distinta del fletador. Responde solidariamente el porteador que se compromete a realizar el transporte (comisionistas, transitarios, etc.) como el porteador que lo realiza efectivamente con sus propios medios (el armador del buque porteador), sin perjuicio de que el porteador contractual pueda repetir contra el porteador efectivo las indemnizaciones satisfechas, en el plazo de prescripción de un año, a contar desde el momento de abono de la indemnización (art. 278). La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de esas mercancías, a las cifras establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte; no obstante, el porteador no puede prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el daño o la pérdida han sido causados por él mismo de forma intencionada o actuando temerariamente y con conciencia de su probabilidad; la misma regla se aplica a los auxiliares del porteador (art. 282).

La responsabilidad por retraso también queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de fletamento. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación se aplica a toda acción que persiga una limitación por retrasos, cualquiera que sea el procedimiento y el fundamento, contractual o extracontractual, y tanto si la acción se dirige contra el porteador como contra sus auxiliares. Al igual que en el caso anterior, el porteador no puede prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el daño o la pérdida han sido causados por él mismo de forma intencionada o actuando temerariamente y con conciencia de su probabilidad; la misma regla se aplica a los auxiliares del porteador (art. 283).

En el caso de transporte realizado por porteadores sucesivos bajo un mismo título, todos serán solidariamente responsables en caso de daño, pérdida o retraso, salvo que se haya pactado expresamente que cada porteador no responderá de los daños producidos en los trayectos realizados por los otros porteadores. De no existir tal pacto, responden solidariamente y el porteador que indemnice el daño tendrá acción de regreso contra el porteador en cuyo trayecto se produjo el daño, la pérdida o el retraso, y si no se pudiera determinar, la indemnización se repartirá entre los diversos porteadores en proporción al flete devengado por cada uno (art. 284).

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescriben en el plazo de un año. En el caso de indemnización por pérdidas, averías o retrasos, el plazo se contará desde la entrega de las mercancías al destinatario o desde el día en que hubieran debido entregarse (art. 286).

El contrato de pasaje es un contrato por el que el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje (art. 287). La responsabilidad del porteador se rige por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y la Ley de Navegación Marítima. El régimen de responsabilidad previsto se aplica imperativamente, sin que tengan efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular la responsabilidad en perjuicio de quienes tienen derecho a exigir las indemnizaciones (art. 298). Se regula también una limitación de responsabilidad del porteador, que queda limitada a las cantidades establecidas en el citado Convenio; si el equipaje se transporta con valor declarado aceptado por el porteador, el límite de su responsabilidad se corresponderá con ese valor (art. 299).